

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道18号 坂城更埴バイパス（延伸）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県千曲市稲荷山 至：長野県長野市篠ノ井塩崎	延長	2.6km		
事業概要					
<p>一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。</p> <p>上田バイパス（延伸）は、現道である国道18号の交通混雑の緩和と交通事故の減少、沿線地域の開発・発展等の支援を目的とした、東御市本海野から上田市国分までの延長4.1km、4車線のバイパス事業である。</p>					
H20年度事業化	S60年度都市計画決定	H22年度用地着手	H26年度工事着手		
全体事業費	約166億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約72%	供用済延長	0.0km
計画交通量	8,800～10,400台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (0.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 142/299億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 386/386億円	基準年 令和3年	
	(残事業) 2.7 (2.4)	事業費：107/264億円 維持管理費：35/35億円	走行時間短縮便益：294/294億円 走行経費減少便益：67/67億円 交通事故減少便益：25/25億円		
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.03～1.5（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=2.2～3.2（交通量 ±10%）</p> <p>事業費：B/C=1.2～1.3（事業費 ±10%）事業費：B/C=2.5～2.9（事業費 ±10%）</p> <p>事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間 ±20%）事業期間：B/C=2.6～2.8（事業期間 ±20%）</p>					
事業の効果等					
①交通渋滞の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> <li>国道18号現道には、主要渋滞箇所が多数存在しており、特に粟佐交差点、杭瀬下交差点での速度低下が顕著。</li> <li>坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和が期待。</li> </ul>					
②交通事故の減少					
<ul style="list-style-type: none"> <li>国道18号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約8割。</li> <li>坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少が期待。</li> </ul>					
③迅速な救急医療活動の支援					
<ul style="list-style-type: none"> <li>千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急医療施設への搬送を阻害。</li> <li>坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設である篠ノ井総合病院から30分到達圏域が千曲市、坂城町の人口の約3割で新規または所要時間が短縮。</li> <li>坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設へのアクセス性向上により、迅速な救急医療活動を支援。</li> </ul>					
④観光活性化の支援					
<ul style="list-style-type: none"> <li>坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、観光利用者数は近年は年間約140～150万人で推移。</li> <li>坂城更埴バイパスの整備により、周辺観光施設周遊ルートの所要時間が11分短縮し、観光周遊の促進、観光活性化を支援。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
長野県知事の意見：					
<p>一般国道18号は、本県及び国土の骨格となる重要な道路であり、「坂城更埴バイパス（延伸）」は、地域における交通の安全・円滑化、高規格幹線道路へのアクセス性向上、観光の活性化に必要な事業です。</p> <p>ついては、事業を継続し、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要望します。</p> <p>また、事業の実施にあたっては、一層のコスト縮減に努められるようお願いいたします。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
事業の継続を了承する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和60年度都市計画決定、平成20年度事業化、平成22年度より用地取得着手、平成26年度より工事着手。</li> <li>用地取得率は約99%（令和3年3月末時点）。</li> <li>平成30年11月に稲荷山トンネル（延長174m）貫通。</li> </ul>					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・トンネルや機能補償道路の法面対策などに起因する事業量の増加により事業期間を4年延伸。
- ・引き続き、早期完成に向け事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・非常に硬い亀裂のない岩塊が出現し、機械のみでは掘削が困難なことから、発破による補助工法を追加。
- ・用地買収後の追加ボーリングにて、盛土だけでは周辺地盤への変位抑制、圧密沈下の促進に対応困難となり、深層混合処理工法及びパーチカルドレン工法を追加。

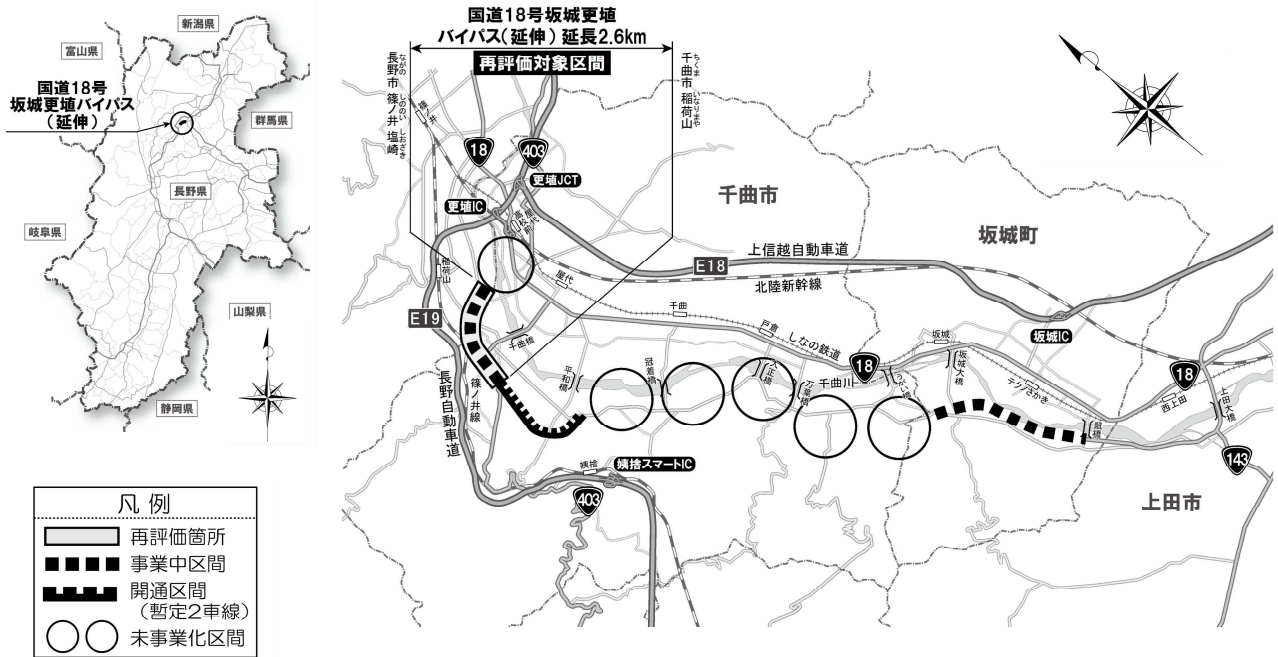
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 費用対効果分析結果の( )は、個別評価結果を示したものの。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。